INTERNACIA FERVOJISTO



40a jaro n-ro 6 1988





Kvar IFEF-estraranoj (pli-malpli videblaj) dum ekskurso en veterana trajno en dana stacio Vrads (elp: Vras), meze de septembro 1988, kune kun ĉefkomitatano kaj nordiaj fervojistoj.
(Foto: Karen Olsen).

REDAKTORA BABILO

Malfruas ĉi tiu numero de IF. Pardonpetas pro tio la redaktoro, kiu bedaŭrinde ne povas kaŭzigi aliajn homojn pri tio. Malagrabla situacio. Sola ekskuzo estas trookupiteco pri precipe loka E-aktiveco.

Alproksimiĝas la decembra solstico, kiun la kristanaj festas kiel kristnaskon, kaj la novjaro laŭ la gregoria kalendaro. Laŭ la kutimo la IFEF-estraro do deziras danki al ĉiuj, kiuj laŭ sia ebleco agis por antaŭenigi nian aferon kaj proksimigi nian celon. Ĉiu ero estas valora kaj necesa en la granda mozaiko kio estas nia laborkampo.

Ni povas retrorigardi al la jaro 1988 kiel la jaro de nia 40a kongreso, do jubilea, kaj de la finpretigo de la Fervoja Terminaro. Brilaj atingoj, ĉu ne! 40 kongresoj en 40 sinsekvaj jaroj kaj eksterdeĵora kreado de pli ol 10.000 terminoj. Pripensu tion kaj estu imponita!

Por la jaro 1989 ni deziras, ke niaj fortoj sufiĉas por la defio utiligi la Terminaron, kaj ke malaperu la malespero, kiu kelkloke minacas nian lokan, eĉ landan agadon, parte pro la gravaj ŝanĝoj en la fervojaj sistemoj, kiuj furoras nuntempe. Aliajn ŝtormojn ni venkis, kaj certe ni sukcesos venki ankaŭ tiun ĉi.

Agrablajn festotagojn kaj feliĉan prosperan kaj amoplenan novan jaron deziras la estraro de IFEF pere de la plumo de
red.

TERMINARA FONDUSO

Lastatempe ni ne multe okupis nin pri la Terminara Fonduso. Sed kvankam ĝi enhavas konsiderindan sumon, kaj kvankam ni ankoraŭ ne konas la kostojn de la eldono de Terminaro, volonte ĝi daŭre akceptas kontribuaĵojn.

Pensu pri la nenombreblaj horoj, kiujn pasigis aro da kunlaborantoj por atingi la brilan rezulton.

Do, post aĉeto de la necesaj donacoj okaze de la festotagoj rigardu la monujon, ĉu restas io por la Terminara Fonduso. Se jes, bonvolu sendi al la kasisto de IFEF Henning Hauge, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev (vidu kontonumerojn sube).



INTERNACIA FERVOJISTO
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

41a INTERNACIA FERVOJISTA
ESPERANTO-KONGRESO
13a-19a DE MAJO. 1989



IFEF
FISAIC





41a IFEF-KONGRESO SALOU, Hispanio

13a-19a de majo 1989
c/ Ruiz de Padron 45, 2°.2ª.
E-08026 Barcelona

Bonvolu relegi la informojn en IF 5/ 1988 paĝo 67, sed **atentu pri kelkaj ŝanĝoj**, kiujn ni listigas ĉi-sube:

Alia kongresejo.
Post interkonsento kun hotelistoj de Salou LKK elektis kiel kongresejon Hotelon NEGRESCO, kiu situas apud la maro kaj en trankvila flanko de Salou, 2 km de la urbocentro. Gia kategorio estas "A***".
La "Torre Vella", unue elektita kiel kongresejo, restos kiel Esperanto-ekspozicio.

Pri loĝado.
Malgraŭ sia grandeco la hotelo Negresco ne kapablas akcepti ĉiujn kongresanojn. La unuaj aliĝintoj estos lokitaj en la hotelo-kongresejo ĝis kompletigo de ĝia kapacito. Pliaj kongresanoj estos lokitaj en apuda hotelo 10 minutojn piede de kongresejo.
Vid' al vide de kongresejo ekzistas apartamentoj kun kapacitoj por du, kvar aŭ ses personoj.
Apud kongresejo, nur 5 minutojn piede, ekzistas du kampadejoj kun ebleco loĝi en karavano, bangalo aŭ en propra tendo.

Loĝprezoj.

En hoteloj (kompleta pensiono): vidu aliĝilon aŭ IF 5/1988.

En hoteloj (nur tranoktado kaj matenmanĝo): 250 pesetoj malpli ol kompleta pensiono.

Apartamento kun kapacito de 2/4 personoj (nur tranoktado): 3000 pesetoj po tago kaj apartamento.

Apartamento kun kapacito de 4/6 personoj (nur tranoktado): 4000 pesetoj po tago kaj apartamento.

Kampadejo (nur tranoktado) en bangalo por 4 personoj: 3000 pesetoj.

Ekzistas aliaj loĝeblecoj en hoteloj kategorio "A" kaj "B" en la centro de la urbo, sed ne proksime al kongresejo.
Se vi deziras loĝi ĉe la kongresejo, aliĝu sufiĉe frue.

Kongreskotizo.
Vidu aliĝilon aŭ IF 5/1988.
LKK atentigas pri punkto 4 de la ĝeneralaj instrukcioj pri aliĝo, kaj konsilas sendi la monon pere de internacia poŝtmandato, ĉu al la bankkonto, ĉu al la konstanta adreso. Kelkaj kongreskotizoj estas senditaj pere de banka transpago, kio kaŭzis deprenon pro bankelspezoj de 750 pesetoj! Do, nepre pere de la poŝto

Kompleta kontonumero de la kongreskonto.
Por atingi plej efikan kaj rektan vojon, konsilinde estas meti la kompletan komputilnumeron sur la blankedo de viaj pagoj:



Caixa de Pensions "La Caixa", Str Tarragona 100, E-08015 Barcelona. Konto n-ro 857.01.0004067-10 (Esperanto-kongreso).

Signifo de la kongresinsigno.

La bildo situata dekstre prezentas la monumenton starigitan en la ĉefa promenejo de Salou omaĝe al Reĝo Jakobo la unua. Gi estas karakteriza simbolo de la urbo Salou.

La bildo situata maldekstre prezentas la oficialan emblemon de la urbo Turisma Patronato, kiu plene apogas kaj subtenas nian kongreson.

Mallongigo de nia kongreso.

La universalaj kongresoj de Esperanto havas sian mallongigon "UK". Kelkfoje ni sentas la mankon de simila por la IFEF-kongresoj. Kaj samtempe kun la kreskanta faka engaĝiĝo niaj kongresoj ne estas pure IFEFaj - en la senco de administradaj. Tial la IFEF-estraro decidis, ke ni povas uzi la mallongigon IFK = Internacia Fervojista Kongreso. Post kelkaj monatoj do okazos en Salou la 41a IFK!

Statistiko.

Gis la 10a de oktobro aliĝis al la 41a IFK entute 82 personoj, nome:

Belgio	2	Francio	5
Bulgario	15	FRGermanio ...	12
Ceĥoslovakio .	1	Hispanio	38
Danio	6	Nederlando ...	1
Finnlando	1	Pollando	1

POSTKONGRESO EN MAJORKO. 20 - 24a de majo 1989.

Provizora programo

Sabate 20/5
Forveturo de Saloú al Barcelona (flughaveno),
Forveturo per aviadilo al Majorko.
Translokigo al la hotelo, tagmanĝo kaj posttagmeza libertempo.
Vespermanĝo.

Dimanĉe 21/5
Matenmanĝo kaj tuttaga ekskurso al Formentor kaj Pollenca: tagmanĝo en tipa restoracio.
Reveno al Palma kaj vespermanĝo.
Libera tempo.

Lunde 22/5
Matenmanĝo kaj tuttaga ekskurso al Manacor, Porto Kristo kaj kaverno "Drach" (kun muzikkoncerto); tagmanĝo en tipa restoracio.
Reveno al Palma kaj vespermanĝo.
Libera tempo.

Marde 23/5
Matenmanĝo kaj duontaga ekskurso al Kartuzio de Valldemosa (muzeo F.Chopin)
Tagmanĝo en la hotelo.
Libera vespero por butikumado.
Nokta festo kun tipa "Barbacoa".



Merkrede 24/5
Matenmanĝo kaj translokigo al la flughaveno.
Alveno al Barcelono kaj vizito de la urbo.
Adiaŭa komuna tagmanĝo kune kun barcelonaj geesperantistoj.

Prezo = 35.800 pesetoj.

La prezo estas po persono kaj inkludas: la kompletan programon ek de la forveturo de Saloú ĝis la adiaŭa tagmanĝo en Barcelono, tristelan hotelon, transportojn kaj ĉiujn enprogramitajn ekskursojn kaj vizitojn.

Konstanta adreso kaj bankkonto por la postkongreso estas la sama kiel por la 41a IFEF-KONGRESO.

TK-INFORMOJ (Daŭrigo de IF 5/88)

En IF 5/1988 komenciĝis tiu rubriko en kiu la Terminara Komisiono prezentas siajn projektojn post la pretigo de la Fervoja Terminaro.

Tiuj projektoj celas ĉefe: informi, unuecigi la fakajn terminojn kaj esti aktualaj. Nur tiel ni povas atingi, ke Esperanto estos internacie akceptita kiel pontlingvo.

La DIFINVORTARO.

Temas pri fervojfaka vortaro, kiu estas simile aranĝita kiel la Internacia Komerca-Ekonomika Vortaro (de Munniksma).

La difinoj de la terminoj en la Difinvortaro estas en Esperanto. La terminoj estas elektitaj el nia Fervoja Terminaro. Tial ties kod-numeroj estas indikitaj. Elektitaj estas nur terminoj, kiuj ne troviĝas en PIV, aŭ kiuj estas laŭ fervojfaka vidpunkto en PIV ne traktitaj.

Apud la difino troviĝas la tradukoj en la ses lingvojn de la Fervoja Terminaro.

En la kunsido de la Terminara Komisiono en Perpignan ni diskutis pri la aranĝo de la Difinvortaro. El la rezulto mi citas du ekzemplojn:

arĉo
627 628 vd. troleo, pantografo
Horizontala tenilo de la kontakta frotpeco (1031) de kurentodeprenilo aŭ tiu frotpeco mem

Eo arĉo
F archet de pantographe
D Stromabnehmerwippe
GB horned slipperholder
I archetto
E arco de pantografo
NL sleepstukhouder

trajno
10564 vd. trakcio
aro da kuplitaj vagonoj trakciataj de lokomotivo; veturanta laŭ difinita horaro.
ekspresa trajno, rapidtrajno, ordinara trajno, ŝanĝi trajnon

Eo trajno
F train
D Zug
GB train
I treno
E tren
NL trein

Ni organizos la labordividon inter la naciaj sekcioj de la Terminara Komisiono kaj en la IFEF-Kongreso en SALOU la kunlaborantoj decidos pri la plej gravaj difinendaj terminoj.

Menciinde estas, ke tiuj projektoj estas la **konsekvenca utiligo de nia komuna atingaĵo**, nome: la **traduko de la Fervoja Terminaro.**

Daŭrigo sekvos.

Dieter Hartig

La 7an de julio 1988 inĝ Petr Chrdle, Ĉeĥoslovakio, iĝis doktoro pri elektroniko (koran gratulon!) ĉar tiun tagon li kun sukceso defendis disertacion, kies resumon ni represas en la venonta paĝo. Ni fieras, ankaŭ ĉar en la literatura listo de la disertacio i a estas menciita IF n-ro 6/87, en kiu estas priskribo de la sistemo KOMPAS. Pli amplekse pri KOMPAS en Scienca Revuo 2/87, kaj tiun artikolon IFEF planas eldoni kiel Fakan Kajeron.



LIMIGO DE PERTURBAJ EFIKOJ FARE DE ELEKTRA TRAKCIO AL LA AŬTOMATIGA SISTEMO KOMPAS

(Kandidatscienca disertacio de Petro Chrdle, CS) Resumo

La disertacio solvas la problemon de kunekzisto de la aŭtomatiga sistemo por kompleksa aŭtomatigo de ranĝodeklivoj KOMPAS kun ambaŭ sistemoj de elektra trakcio uzataj en CSSR, do 3 kV kontinua kurento kaj 25 kV, 50 Hz, alterna kurento.

Post klasifikado de perturbaj efikoj sur ranĝodeklivo kaj analizo de funkciaj unuoj de la sistemo, kiuj estas la plej ŝarĝataj de elektra trakcio, la unuo por mezurado de rapido de la trajnsegmentoj estas determinita kiel kriza parto de la sistemo, precipe pro mekanika konekto de mezurlato enhavanta elektromagnetajn sensorojn kun relo.

La dua parto de la verko determinas la perturban tension induktatan en la sensoroj sub diversaj trafikreĝimoj. Bazon por la determinado kreis trafikaj provoj faritaj kadre de antaŭdisertacia laboro kun manovraj tiristoraj lokomotivoj. Provitaj estis lokomotivoj de ambaŭ trakciaj sistemoj. Tiel determinita perturba tensio estas 40 mV ĉe alterna kurento kun la frekvenco 50 Hz.

Plue, la utila signalo estas difinita en la tuta utila frekvenca bendo, de 1 ĝis 15 Hz, kiu respondas al trafikrapidoj de trajnsegmentoj. Gia trapaso montriĝis modelebla per sinusa signalo.

Akorde kun la rezultoj de la provado, empiria formulo difinanta korelacion inter la alteco de induktita tensio, rapideco de trajnsegmento kaj distanco inter sensoro kaj rado estas determinita. Surbaze de la rezultoj de la priskribitaj elprovoj kaj de teoriaj konsideroj, la minimuma sensiveco de antaŭamplifilo estas fiksita je 6 mV ĉe la frekvenco 1 Hz. Ankaŭ estas momtrite, ke induktita tensio (do ankaŭ sensiveco) dependas lineare de la rapido (do fakte de la frekvenco).

Plua parto estas dediĉita al la analoga filtrado de la enirsignalo. Post la teoria analizo bazita sur determino de transfunkcio kaj sekve evoluo akiritaj proprecoj de bezonata filtrilo helpe de komputoro, praktika propono de duŝtupa kvarpolusa filtrilo kun aproksimo de ĝia karakterizaĵo laŭ Bessel kaj kun alta amplifo estas farita.

La mezurilo de rapido kun la proponata analoga filtrilo kapablas funkcii en kondiĉoj de elektra trakcio, sed kun multaj limigoj, konduktantaj al malaltiĝo de precizo. Tial inter la mezurilon kaj regulilon de rapido estas envicigita diĝita filtrilo, kies tasko estas forigi impulsajn disturbojn kaj fluktuadon de elirsignaloj de la rapidomezurilo.

La diĝita filtrilo, proponita akorde al teorie evoluigitaj konkludoj, estis praktike verifita en iom plisimpligita versio helpe de emulatoro.

La atingitaj rezultoj kaj konkludoj faritaj surbaze de la testado montras pravecon de la elektita koncepto kaj ĝustecon de la praktikaj faroj inkluzive de la analoga kaj diĝita filtriloj. La jam atingita stato de spertoj permesas aserti, ke ekzistas teknika solvo por kunordigi la aŭtomatigan sistemon KOMPAS kun la elektra trakcio.



Dum la fervojista Tago de la 73a UK Rotterdam 28.07.1988 sidis ĉe la prezida tablo (de maldekstre) ĉk De Sutter, vp Gulyás kaj vp de UEA Maertens.

ROTTERDAM HAVOS FERVOJAN TUNELON.

Provo resumi fakprelegon dum la fervojista tago de la 73a UK la 28an de julio 1988. Fonto: Broŝuro "Spoortunnel Rotterdam (Fervoja Tunelo Rotterdam), eldono de N V Nederlandse Spoorwegen, la Ministerio de Trafik- kaj Akvostato kaj la komunumo Rotterdam. Esperantigis: Pinto.



En Rotterdam estas farata impona laboro: la konstruo de fervoja tunelo trikilometra sub rivero Mozo. La tunelo anstataŭos pli ol centjaran viadukton kaj fervojpontojn. En 1993 la unuaj trajnoj trapasos ĝin.

Pasas la pontojn ĉ 250 trajnoj diurne, transportante ĉ 38.000 vojaĝantojn. Devus esti pli granda nombro, sed ĉiun duan horon la ponto devas esti levita dum 20 minutoj por doni vojon al ŝipoj.

La tunelo havos larĝon de 27 metroj, alton ĉ 7,5 m, kun 4 relparoj apartigitaj per intervandoj.

Kurentprovizo okazos per katenario. Maksimuma deklivaĵo en la tunelo estos 2,5 % ! La altodiferenco inter Centra Stacidomo kaj plej profunda parto de la tunelo estas preskaŭ 19 m, kio kompreneble kaŭzas multajn konstruproblemojn.

Plej granda parto de la tunelaj elementoj estos konstruitaj surloke en puto, sed partojn oni faros en konstru-doko kaj trenos sur la rivero al la destinloko, kie oni sinkigos ilin en fendegon dragitan en la rivera fundo.

Oni atendas, ke en 1993 la tunelo povos funkcii per du trakoj. 1½ jarojn poste la kvartraka tunelo estos preta kaj la viadukto kaj fervojpontoj malaperos.

Noto de la redakcio: IF ne havas lokon por pli ampleksa resumo. Ni klopodos iel publikigi la plenan tekston, eventuale en iu Faka Kajero, ĉar ĝi estas tre interesa.

Fakprelego dum 73a UK, Rotterdam, fare de d-ro Ferenc Phersy:

FERBETONŜPALOJ SUB LA TRAKFORKOJ

En Hungario oni produktis krom lignoŝpaloj ankaŭ ŝpalojn el ferbetono jam en la komenco de la 1900aj jaroj.

Post longdaŭraj komencaj eksperimentoj la fervojo aplikis pli kaj pli ferbetonŝpalojn, kaj ekde la jaro 1960, kiam aperis "L"-signa "GEO"-sisteme fiksita, izolita betonŝpalo , la novkonstruitaj linioj jam nun konstruiĝis kun betonŝpaloj, escepte en kelkaj kazoj, kiam pro iuj ajn kaŭzoj nur lignoŝpaloj estas kuŝigeblaj.

Fine de la jaro 1983 en 64 % de la hungara relvojaro kuŝis betonŝpalita surkonstruaĵo, kiu laŭ multjara sperto atestis la favoran, teknikan kaj ekonomian proprecojn de prestrenitaj ferbetonŝpaloj.

La ĝenerala ekaplikado de betonŝpaloj havis pli multajn kaŭzojn. La plej grava estas tiu, ke la prezo por lignoŝpalo estas la duobla kiel por betonŝpalo, krome la necesan kvanton la enlanda industrio ne povas prizorgi, pro tio estas bezonata importi ĝin. Krome betonŝpalo ne putras, ne mikozas kaj ĝia izolkapablo estas pli bona ol tiu de lignoŝpalo.

Estas konate, ke en la trakaro kuŝas ankaŭ tre multe da trakforkoj. Por tiuj ĝis tiam oni uzis lignoŝpalojn, kaj de jaro al jaro granda kvanto estis anstataŭenda.

La import-limigoj lanĉis la deman-

don, se betonŝpaloj estas tiom avantaĝaj sub la trakoj, kial oni ne uzas ilin ankaŭ sub trakforkoj. Pluraj fervojoj faras eksperimentojn pri la uzado de betonŝpaloj sub trakforkoj, ekzemple SZD, DB, CFR, OBB, DR, eĉ la sveda fervojo jam laŭuzine aplikas ilin kaj ĝis nun plurcent trakforkojn konstruis sur betonŝpalojn.

La eksterlandaj spertoj estas favoraj. Pro tio la BVM (Beton- kaj Ferbeton-Uzino en Lábatlan entreprenis la produktadon de ferbetonŝpaloj por trakforkoj, kaj MÁV ĝoje akceptis ilin kaj mendis betonŝpalojn por du kompletoj de 54-XIII-tipaj trakforkoj.

La betonŝpaloj por la eksperimentaj trakforkoj prepariĝis laŭ jenaj dimensioj: faco malsupre 260 mm, faco supra 240 mm, alto 220 mm, longo varia.. Ĉe la determino de la ŝpalolongo du principoj validiĝis:

- ne estu troa elstaraĵo de la ŝpaloj (pro la momanto-rilatoj),
- laŭeble plej malmultnombra estu la diversaj longospecoj (por faciligi la fabrikadon).

La relfiksado estas la tradicia "GEO"-sistema. Sub la relsidejo kaj la submetitaj platoj oni uzas 5 mm-jn dikan plastan lamenon. La praktikaj spertoj baldaŭ montros ĉu oni bezonos uzi elastan interaĵon inter relpiedo kaj subplatoj.

Avantaĝoj de la betonŝpaloj sub trakforkoj:

- pli homogena estas la relvoja surkonstruaĵo, la kontinuajn betonŝpalitajn trakojn ne interrompas ligno-ŝpalitaj partoj,
- la ŝarĝotolero de la betono estas pli granda,
- pli taŭgaj ili estas por bonteni la kuŝnivelon, la direkton kaj la dimension de la relvojo,
- pli longa estas la funkcidaŭro,
- ili estas pli malmultekostaj,
- ili bezonas malmulte da bontena laboro,
- oni povas produkti ilin el enlandaj materialoj.

La malavantaĝoj:

- la trako estas pli rigida,
- pro la granda maso ili estas pli malfacile enkonstrueblaj,
- kaze de dereliĝo estas pli danĝera la rompdifektiĝo de la betonŝpaloj,
- estas bezonata multspeca elformigo ankaŭ en sama trakfork-tipo pro la ŝanĝiĝo de la relfiksad-lokoj.

La du prototipoj de la tielnomataj betonŝpalitaj trakforkoj estis enkonstruitaj en staciajn kontinuajn ĉeftrakojn; unu el ili ĉe stacio Dunaujváros, kie estas pli malgranda trafiko, la dua ĉe stacio Százhalombatta, kie estas iom pli frekventata trafiko. Ambaŭ trakforkoj funkcias jam de tri jaroj. Ĉe ambaŭ trakforkoj oni konstatis meze 1-2 mm-jn da ŝpurmallarĝiĝo, eĉ en Százhalombatta ĝi estis 3-4 mm-j, sed nur ĉe kelkaj ŝpaloj. La mallarĝiĝoj estis provizoraj, kies kaŭzoj estis, ke ambaŭ trakforkojn oni surloke muntis.

La ĝisnunaj spertoj estas favoraj, la eksperimento dokumentis, ke kaj la ferbetonŝpaloj, kaj la subplatoj estas produkteblaj tiel precize, kiom bezonas tion la ŝpuro- kaj kondukvaloroj kaj ili tenas la ĝustan direkton.

Ekde 1987 MÁV enkonstruis betonŝpalojn ankaŭ sub 54-XI- kaj 48-XI-sistemajn trakforkojn. Dum 1988a jaro komenciĝis la seria enkonstruo de beton-ŝpalitaj trakforkoj ĉefe sur tiuj linioj, kie okazas tuta rekonstruado, aŭ elektrizado.

ADRESARO

La Esperantista Societo "Kulturo" en Ruse, Bulgario, intencas aperigi grandan adresaron, kiu entenu 8888 adresojn. Sendinte aŭ unu respondkuponon aŭ tri bildkartojn oni povas eniri la katalogon.

Skribu klare al: Esperantista Societo "Kulturo", pk 208, BG-7000 RUSE, Bulgario.

TRAJNEKSKURSO EN LA HAVENAREO DE ROTTERDAM LA 28an DE JULIO 1988.

Speciala trajno de tipo "plan-U" veturigis ĉ 40 fervojistojn de la stacio Dordrecht laŭ vartrajna linio preter kaj tra havenareo ĝis Maasvlakte (Ebeno de la Mozo) ĉe la Norda Maro, distanco de ĉ 40 km.

Nur la duan fojon veturis sur tiu linio pasaĝertrajno, dank'al la distriktestro de ĉiuj roterdamaj varstacioj, s-ro Bras, kiu persone akompanis nin kaj dumvoje klarigis pri la videblaĵoj. Wim v Leeuwen tradukis.

Al ranĝstacio Kijfhoek apartenas la tuta okcidenta parto de la lando. 85 km da trakoj, el kiuj 14 alvenkaj 44 forveturtrakoj sur 4,5 km x 400 m areo, al kiu oni portis 3,25 milionojn da kubmetroj da sablo. 1500 vagonojn ĉiutage prizorgas proks 150 fervojistoj en kontinua deĵoro. La fervoja parto de la alkaj fortransporto rilate la havenojn estas relative malgranda: nur 4 % de ĉiuj transkargendaj varoj, entute ĉ 10 milionojn da tunoj. Krome la fervojo transportas sufiĉe multe da danĝeraj kargoj por la kemia industrio, ekzemple 1½ milionojn da tunoj ekflamiĝemaj varoj.

"Waalhaven" estas la malnova haveno por pecvaroj. Tie malpliiĝas la transportamplekso: ĉiumonate ĉ 9000 kargitaj vagonoj.

Plej granda en Eŭropo kontenerter-



minalo estas ECT "home terminal", kie okazas unu miliono da transkargoj ĉiujare. ECT konstruis novan Delta-terminalon sur Maasvlakte (5 ĝis 600.000 transkargoj) por redukti en la "home terminal" ĝis ĉ 750.000.

Sur la Botlekponto veturas la trajnoj kaj ŝarĝaŭtomobiloj transportantaj danĝerajn varojn. La cetera ŝosea trafiko utiligas tunelon sub Olda Mozo.

Multaj naftaj rafinejoj kaj kemiaj industrioj troviĝas en la havenareo.

Vilaĝo Rozenburg antaŭe estis insulo en la Moza delto. Tie loĝas multaj laboristoj de la apudaj industrioj.

Ĉe la Calland-ponto grandaj betonaj ekranoj servas por ebligi al la grandaj aŭtomobilŝipoj ŝipveturi laŭ la ĝusta direkto trapasantaj la ponton dum forta vento. Pli ol 550 firmaoj apartenas al la havensistemo de Rotterdam.

En finstacio Maasvlakte la personaro regalis per kafo kaj kuko, kaj post paŭzeto la trajno reveturis al Dordrecht, kie finiĝis la riĉenhava, ege interesa ekskurso.

TUTMONDA RAPIDECREKORDO SUR RELOJ

Ĉu vi memoras la artikoleton de **Ritt** en IF n-ro 3/1988 paĝoj 45-46?

Jen ĝustigo, kiun ni ricevis nur 1 tagon tro malfrue por ŝanĝi la artikolon, kaj kiun ni nur nun sukcesas publikigi. Temas pri la magnettrajno TRANSRAPID en FRGermanio. En januaro 1988 ĝi atingis la rapidecon 412,6 km/h.

La alieneo en IF 3/88 paĝo 46 linio 12 de unua kolumno ĝis linio 3 de dua kolumno devas teksti jene:

'Kaj kio nova pri la magnettrajno TRANSRAPID? La provveturejo en la regiono Emsland estas finkonstruita, la provtrajno jam veturadis tie pli ol 30 000 km, pli kaj pli rapide: en decembro 1985 estis atingitaj 355 km/h, en decembro 1987 jam 406 km/h (ĉu magia nombro?) kaj en januaro 1988 eĉ 412,6 km/h. 116 tunojn pezas TRANSRAPID 06 kaj la vizitantoj de la Internacia Trafikekspozicio (IVA) okazinta en Hamburgo dum junio 1988 havis okazon prove rapidveturi per ĝi.'

(Pri Transrapid cetere legeblas en la fakprelego de la 33a IFEF-kongreso, Regensburg, 1981 "Trajno sen radoj").

SUBMARA TUNELO PROGRESAS MALRAPIDE

En novembro 1988 la konstrulaboroj por la submara tunelo inter Francio kaj Britio havis la sekvan staton. Flanke de Britio la borado atingis 5 000 m en la direkto al Francio, ĝis maksimuma profundeco de 100 m sub la marnivelo. Flanke de Francio la borado en la kontraŭa direkto al Britio atingis nur 1 000 m kaŭzita de tute aliaj geologiaj cirkonstancoj. Ĉiuj laboroj koncernis ĝis tiam la t.n. servotunelon kun sia ekstera diametro de 5,30 m, la plej malgranda inter la tri tuneloj.

Same en novembro komenciĝis la borlaboroj por la du unutrakaj tuneloj ambaŭflanke de la servotunelo. Pro la pli granda ekstera diametro de 8,20 m necesis specialaj bormaŝinoj importitaj el Japanio, kiu lando disponas pri plurjaraj spertoj tiurilate. En Britio estas uzataj ses kaj en Francio kvin de tiaj maŝinoj, per kiun la ambaŭflankaj tuneloj estos konstruataj.

Britaj entreprenoj laborigas 1 500 homojn en tri skipoj. En Francio estas 2 000 laboristoj. Se la projektitaj laborceloj ne estos atingitaj ĝustatempe, minacos altaj kontraktitaj monpunoj. Sub la maro la finkonstruita triopa tunelo estos 38 km longa, la totala longeco mezuros 50 km. La 15an de majo 1993 devos veturi laŭplane la unuaj trajnoj inter Fréthun (apud Calais en Francio) kaj Cheriton (apud Folkstone en Britio).

De tiu t.n. jarcenta konstruverko profitos sendube la plej multaj transportoj, kiuj nuntempe bezonas ankoraŭ la pramŝipojn inter la kontinento kaj Britio. Temas precipe pri pasaĝeroj, aŭtomobiloj kaj konteneroj. La aŭtomobiloj estos ŝarĝataj en fermitajn duetaĝajn vagonojn, kiuj cirkulas inter Fréthun kaj Cheriton, dum la internaciaj pasaĝertrajnoj povos veturi rekte de la kontinento al Londono kaj inverse.

Tiuj trajnoj devos adapti la britan sistemon, kies elektrizita trako funkcias per 750 voltoj de kontinua korento. Ankaŭ la rapideco estas nuntempe ne tro granda pro la signalsistemo, la kurboriĉaj trakoj kaj la limigite disponebla elektra energio. Tamen oni esperas atingi sur la trako Cheriton - Londono ĝis 1993 rapidecon de 160 km/h.

Probable la transportoj per pramŝipoj regresos. Optimismaj prijuĝoj tamen akcentas la avantaĝojn de la pramŝipa trafiko, precipe la malpli altajn transportkostojn. Konsiderinda restos ankaŭ la aviadila konkurenco por la pasaĝertrafiko. Intertempe la belgaj kaj germanaj fervojoj projektas plibonigon de la fervojaj linioj al la franca tunelstacio Fréthun, kiu postulos grandajn investojn.

BARNICKEL Wilhelm

IFEF KAJ LA RADIO

Kiel supozeble konate pluraj radiostacioj elsendas en Esperanto. Plej amplekse Radio Polonio de Varsovio (PL) kaj Radio Pekino, Ĉinio.

Radio Polonio ĉeestis la tutan 39-an en Katowice kaj elsendis pri ĝi, sed al Perpignan ili ne sukcesis veni.

Dum vizito - kune kun pupteatra trupo - en Næstved (DK), la loĝloko de la IFEF-redaktoro, s-ro Andrzej Pettyn de Radio Polonio intervjuis la IF-redaktoron pri IF, pri la Terminaro kaj pri la 40a en Perpignan. Pli frue la IFEF-prezidanto estis intervjuita.

En la elsendoparto "Revuo de revuoj" oni menciis la enhavon de IF, i a la TK-informon.

Ni ĝojas pro tiu intereso pri nia laboro, gratulas al la radiostacioj, kiuj elsendas en Esperanto kaj deziras instigi niajn legantojn al aŭskultado kaj - nepre - al ampleksa skribado al la koncernaj radioj. Alvenintaj poŝtaĵoj nome estas la sola reeĥo kaj pruvo de neceso de la elsendoj.

100 jaroj - BULGARAJ ŜTATAJ FERVOJOJ

En la jaro 1988 la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj celebras sian 100jaran jubileon. Gia historio, plena je malfacilaj periodoj kaj vere heroaj eventoj meritas estimon.

Antaŭ 122 jaroj, la 7an de novembro 1866, estis inaŭgurita por ekspluatado la unua fervoja linio Ruse-Varna, longa 224 km. En la jaro 1873 finiĝas la konstruado de la fervojo Carigrad-Belovo kaj post 2 jaroj tiu de la linio Tarnovo - Nova Zagora - Jambol.

Post la liberigo el la turka jugo la juna bulgara ŝtato fakte restas sen fervojaj linioj. Sub kontrolo de Turkujo restas la linioj en Orienta Rumelio. La linio Ruse - Varna funkcias kiel propraĵo de angla kompanio. Ĉefa problemo fariĝas la kreado de Bulgaraj Fervojoj.

La 31an de januaro 1885 la Popola Kunveno (parlamento) akceptas leĝon pri la fervojoj, publikigita en "Darĵaven Vestnik" (Ŝtata Gazeto) - n-ro 14 (12an de februaro de la sama jaro), per kio estas ĝustigita la organizita ŝtata politiko rilate al la fervojoj, ilia konstruo, prizorgo kaj ekspluatado. Sekvas konstruado de kelkaj linioj kaj reaĉeto de privataj fervojoj. En la jaro 1888 - jaro de la fakta fondo de la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj - Bulgario disponas pri 384 km da linioj.

Ekde la komenco de sia ekzistado la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj ĉiam kunagis kun la ŝtata evoluo kaj ludis aktivan rolon en la ekonomia kaj kultura vivo de la lando. La bulgaraj fervojistoj ĉiam estis en la unuaj vicoj de la socia agado, aktive partoprenis la laboristajn movadon kaj batalojn, la konstruon de la nova socio.

En periodo de tutkompleta rekonstruo kaj modernigo de la fervoja transporto estis enkondukita elektra kaj dizela trakcio. La lastan vaporlokomotivon oni metis en muzeo. Vigla procezo de renovigo plibonigis la staton de la vagonstoko. La tekniká kaj teknologia reekipigo laŭ la vojo de la elektrizado kaj duobligo de la linioj, la enkonduko de aŭtomatigitaj kaj kibernetikaj sistemoj kreas kondiĉojn pri la bonkvalitenova kreskado de nia ekonomio.

La Bulgaraj Fervojoj meritas sian bazan lokon en la komuna ŝtata transporta sistemo.

Okaze de la 100jara glora jubileo la estraro de la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj preparis specialan programon, antaŭvidante diversajn aranĝojn kaj iniciatojn.

Por popularigo de la evoluo de la fervojoj en Bulgario estas eldonitaj libroj kaj reklamaj materialoj, oni organizis ekspoziciojn. La turistoj havas eblecon ĝui distran veturadon tra la lando per trajnoj, kunligitaj el malnovaj lokomotivoj kaj pasaĝeraj vagonoj.

Streĉa estis la jaro antaŭ la celebro de la jubileo. En la preparo kaj ĝia okazigo partoprenis socifunkciuloj kaj verkistoj. Sed certe la plej aktivaj estis la fervojistoj, plej ĝojaj kaj tutmerite plej fieraj pro siaj profesiaj atingoj kaj sukcesoj, pro sia plenumita devo antaŭ la popolo kaj la ŝtato.

Lilija Pavlova Koleva, Bulgario

TRAKCIO KUN TRADICIO

Okaze de la 1988a ŝanĝiĝo de veturplano ĉesigis la fervojo de GDR - Deutsche Reichsbahn - sian planuzadon de la normalŝpuraj vaporlokomotivoj. La lastaj veturantaj vaporlokomotivoj funkcias ankoraŭ ĉe la serioj 50, 52 kaj 86.

El la preskaŭ 14000 kilometrojn longa relreto en Germana Demokratia Respubliko estas elektrizita hodiaŭ jam 20 %. Ĉijare kreskas la rela elektrizado denove per pli ol 350 kilometroj, grava antaŭkondiĉo pro la plialtigo de transportpotencoj.

Sed la vaportrakcio, la trakcio kun longa tradicio, ne estas forgesebla. Pli ol 40 lokomotivoj de diversaj serioj apartenas hodiaŭ al trafikmuzeo. Konsiderinda nombro estas funkciita ankoraŭ en diversaj lokomotivdeponejoj.

En la tuta respubliko aktive laboras geamikoj de la fervojo en la kadro de la germana modelfervoja asocio de GDR (DMV der DDR) kaj helpas plenumi diversflankajn taskojn, ekzemple de tradicio ĝis al la edukado de junaj membroj.

Adiaŭon de la vaporlokomotivo en la montara regiono de LAUSITZ (en orienta parto de GDR) oni diris okaze de fino de vaportrakcio en deponejo Bautzen. Je 14a de majo 1988 startis ekstratrajno, trenita de du vaporlokomotivoj 52 8200 kaj 52 8149, akompanitaj de multnombraj fervojamikoj en la trajno kaj sur la stratoj apud la fervoja linio pri la lokoj LOBAU - Cunewalde - Wilthen - Bischofswerda reen al BAUTZEN. Nia foto montras la ekstratrajnon antaŭ la alveno en Bautzen.

Jam meze de junio oni festis en lokdeponejo de saksa urbo GLAUCHAU la adiaŭon de vaporlokomotivo el la plandeĵoro. Du ekstratrajnoj veturis al tiu ĉi loko, kie estis videblaj kvar de la lastaj ankoraŭ funkciantaj vaporlokomotivoj de serio 86. Jam ekde jaro 1928 - do antaŭ 60 jaroj - oni komencis konstrui tiun ĉi lokomotivserion. Tri estas sur la dua foto antaŭ la deponejo, kaj ĝi ne apartenas al la muzea havaĵo.

Se en 1989 oni festos la 150an datrevenon de malfermo sur la unua germana malproksima fervoja linio inter la urboj Dresden kaj Leipzig, certe ankaŭ ĉeestas en multnombro reprezentantoj de la lokomotivoj sub vaporo - de la trakcio kun tradicio.

Gerhard Zeidler

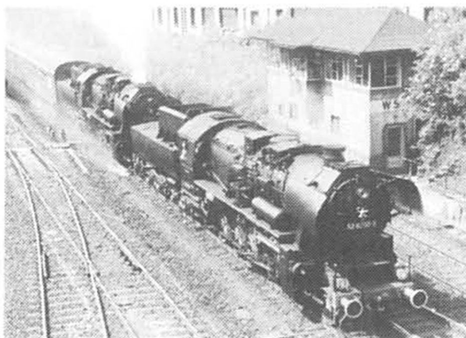


Foto 1:
Reen al Bautzen veturas la ekstratrajno. Du vaporlokomotivoj de la serio 52 estas en uzado.



Foto 2:
Tri vaporlokomotivoj de serio 86 sub vaporo jam staris antaŭ la deponejo en Glauchau.

GDR-PROSPEKTOJ EN ESPERANTO

"Preskaŭ du milionoj da gastoj el ĉiuj landoj de la mondo vizitas ĉiujare la urbon Potsdam, kies ĉefa allogaĵo estas la parko de Sanssouci kun siaj kasteloj kaj ĝardenoj".

Tiel rakontas 24paĝa kolorilustrita, informriĉa, plaĉa "Malgranda gvidilo tra la parko de Sanssouci", kiu estas eldonita en 1987 de la Generaldirekcio de Stataj Palacoj kaj Gardenoj. (Havebla ĉe UEA).

Senpagan prospekton "Naturprotektado en Germana Demokratia Respubliko" eldonis la Agrikultura Ekspozicio de GDR ("agra"). 12paĝa faldfolio kun koloraj ilustraĵoj kaj informoj pri la temo. La interesa informilo estas mendebla ĉe Landwirtschaftsausstellung der DDR, agra-buch, Raschwitzer Str.11/13, DDR-7113 Markkleeberg.

D-RO BÁCSKAI HONORA MEMBRO DE UEA



Dum la 73a UK en Roterdamo Universala Esperanto-Asocio distingis plurajn elstarajn esperantistojn elektante ilin al la Honora Membraro. Inter la distingitoj estas nia d-ro István Bácskai, al kiu ni koregе gratulas por la meritita honoro.

Permesu, ke ni citu tion, kion skribas revuo esperanto en sia oktobra numero:

István Bácskai (1908), hungaro, emerita fervoja administristo kaj edukisto, aktivas en la movado de 1945. Unuflanke li multe kontribuis al la landa movado, estante en diversaj periodoj komitatano, prezidiano kaj vicprezidanto de Hungara Esperanto-Asocio, redakciano de Hungara esperantisto kaj Hungara vivo. La budapeŝtaj Universalaj Kongresoj en 1966 kaj 1983 enplektis ankaŭ lin en la organizan laboron. Aliflanke, d-ro Bácskai centre rolis en la funkciigo de la plej granda Esperanta fak-organizaĵo, IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). En 1957 li fondis ties tre aktivan hungaran sekcion, kies organon Hungara fervojista mondo li redaktis dum 17 jaroj. Li iniciatis kaj realigis ankaŭ fervojan terminaron hungaran-Esperantan, kaj Esperantan klarigan tekston en la oficialaj horarlibroj de Hungaraj Ŝtataj Fervojoj. IFEF-on li reprezentis en la Komitato de UEA dum 17 jaroj.

MUZEOJ

Semajna gazeto de bulgaraj transportlaboristoj aperigis artikolon kun ĉisupra titolo. S-ino Rajna Vâlkova trovis ĝin interesa al internacia publiko, tradukis ĝin kaj sendis por publikigo en IF. Jen:

La plej malnova Fervojmuzeo en Skandinavio (kaj samtempe la unua teknika muzeo en Norvegio) estas la Fervojmuzeo en Hamar. Fondita en 1896, kaj atinginte sian 50jaran naskiĝdatrevenon ĝi estis transprenita de la Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.

Riĉa kaj interesa, en ĝia konstruaĵo estas ekspoziciaj haloj, oficejoj, biblioteko kaj bildarkivo. Atentindaj estas la lokomotivhalo, la vagonejo kaj la liliputfervojo "Tertittbanen". En la muzeo estas implicitaj ankaŭ la unua norvega stacidomo Kløften sur la ĉefa fervojlinio inaŭgurita en 1854, kaj restoracivagono de la jaro 1909 - post 1978 uzata por publika servado. La vizitantoj havas eblecon rigardi la simuladon de lokomotivo "Caroline", konstruita de Robert Stevenson, transtrakpesejan sistemon de inĝeniero Isaksen, kaj la plej malnovan gazetkioskon de 1894 jaro k.a.

Eble se vi deziras informiĝi pri pli multaj detalaĵoj koncerne la historion de la Norvegaj Fervojoj, tiam vi povus ricevi de la bibliotekoj de Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj, de Fervojaj Direkcioj, de Instituto por ekspluatado de fervoja transporto aŭ de la Fervoja Muzeo en Ruse la libron "Fervoja Muzeo en Hamar". La teksto de la libro estas verkita de la administranto de la muzeo Per Johan Krogstie en norvega, angla, germana kaj esperanta lingvoj. El Esperanto ĝi estis tradukita en 12 naciajn lingvojn. Laŭdinda estas la iniciato de la Fervojista Esperanta Sekcio ĉe la Bulgara Esperanta Asocio traduki la libron en bulgara lingvo. La tradukadon realigis d-ro Ivan Ilkov kaj Georgi Litov.

Rajna Vâlkova

SUKCESA NORDIA KUNVENO

La landaj asocioj de la kvar nordiaj landoj Danio, Finnlando, Norvegio kaj Svedio proksimume ĉiun duan jaron organizas "Nordian Fervojistan Kulturan Semajnfinon". Cijare la 7a okazis 16an - 18an de septembro apud Ry, okcidente de Århus.

Kvante neampleksa, sed kvalite bona ĝi aŭguris certan optimismon pri la estonto.

Okazis pluraj fakaj prezentaĵoj, i a resumo el la plano de DSB (Danaj Statfervojoj) por la venontaj unu-du jardekoj, kiun taŭge prezentis Jan Niemann, sekretario de DEFA. Per Johan Krogstie, prezidanto de NEFA, prezentis la propagandan-informan videobendon, kiun spektis pluraj kongresanoj en Perpignan. Oni nun pripensas tradukadon en Esperanton por eventuala pli vasta uzo.

Pri la nordia kunlaboro kaj pri la situacio en kelkaj landaj asocioj de IFEF parolis interese kaj instige la vicprezidinto de IFEF, Per Engen (N). Li dividis en kvar kategoriojn laŭ membronombro, faka nivelo kaj aktiveco, kaj bedaŭrinde la situacio en kategorio kvar ŝajnas kriza. Li tamen bedaŭris, ke li ne povis doni recepton pri plibonigo, kaj cetere sama recepto ne efikus en ĉiuj landoj. Sed ŝajnas, ke ofte oni ne agas sufiĉe celkonscie.

Gravaj vortoj, pripensendaj.

Tuj antaŭ la aranĝo la IFEF-estraro kunvenis samloke, kaj la estraranoj parte aŭ tute partoprenis ankaŭ la Nordian Kunvenon.

GRAVAJ ELDONAĴOJ EL JUGOSLAVIO



Esperanto - sto godina u službi čovečanstva estas la serbokroata titolo de 32paĝa broŝuro en formato A 5, verkita de mgro Gvozden Sredić kaj eldonita de JAFE.

Cent jaroj en servo de homaro - tiel ĝi nomiĝus en Esperanto, kaj estas dediĉita ĉefe por informado de jugoslavaj fervojistoj pri la problemo de internacia kompreniĝo kaj Esperanto kiel ĝia optimuma solvo.

Tutpaĝa resumo en Esperanto montras al jugoslavoj la aspekton de la lingvo kaj al ni aliaj iom pri la enhavo.

Valora kaj belaspekta eldonaĵo.

Železnica kao sredstvo komunikacije na pragu XXl veka / Fervojo kiel komunikilo je sojlo de la XXl jarcento, 16paĝa (+ kovrilo) kajero en formato A 4 kun apudaj tekstoj en serbokroata kaj Esperanto, verkita de mgro Gvozden Sredić kaj Dimitrije Janičić kaj prelegita en la kadro de kolokvo "Komunikado en la XXl jarcento" okaze de la 44a Internacia Junulara Kongreso de TEJO, Zagrebo, 17.-19.julio 1988.

Post enkonduko pri la historio de la fervojoj la verkintoj transiras al la estonto kaj priskribas atingitajn kaj atingotajn novaĵojn en pasaĝera kaj vara trafiko.

La redakcio de la fakrevuo ŽELEZNICE (Fervojoj) decidis publikigi dulingve la tekston en sia numero 10/1988, paĝoj 1109-1124, el kiu la kajero estas depreso. Kvankam pluraj preseraroj nebeligas la tekston, ili neniel malhelpas la legadon. Gratulon al niaj jugoslavaj kolegoj, kiuj sukcesis tiel enpenetri la fervojistan mondon per tiom valora eseo.

Gratulon al la fervojista Esperanto-laboro pro la supre menciitaj eldonaĵoj, kiuj ambaŭ stimulas nian reputacion.

JARKONFERENCO EN ĈEĤOSLOVAKIO

Unu el la plej sude situantaj komunumoj en Suda Moravio - Valtice (apud landlimo kun Aŭstrio) fariĝis la gastiganto de la 22a jarkonferenco de FS CEA. Vendrede la 30an de septembro 1988 kolektiĝis la partoprenantoj por la labora parto de la konferenco.

Post inaŭguraj salutvortoj la prezidanto de FS ĈEA František Strumínský raportis pri la tutjara agado de la sekcio. Oni okazigis sukcesan Printempan Renkontiĝon en Česká Třebová. Kvinmembra delegacio partoprenis la pasintan IFEF-kongreson en la sudfranca Perpignan. Delegitoj de la sekcio kaj iuj membroj partoprenis jarkonferencojn aŭ tutlandajn renkontiĝojn de la kunlaborantaj fervojistaj sekcioj en Aŭstrio, FRGermanio, GDR, Hungario, Jugoslavio kaj Pollando. La membrobazo nur iomete kreskis. Oni deziras okazigi la 43an IFEF-kongreson en 1991, la unuan fojon en Ĉeĥoslovakio.

Eksterlandaj delegitoj laŭvice salutis la jarkonferencon, mallonge informante pri la agado de sialandaj IFEF-sekcioj kaj transdonante donacetojn. En la nomo de IFEF kaj samtempe de GEFA parolis ties prezidanto Joachim Giessner. Li subtenis la ideon okazigi la 43an IFEF-kongreson en Ĉeĥoslovakio. Reprezentanto de la slovakaj fervojistaj esperantistoj Magda Feifičová el Žilina informis, ke oni antaŭvidas baldaŭ fondi fervojistan sekcion en Slovakio, por kio oni jam agas kolektante fervojistajn membrojn. Ni esperu, ke niaj slovakaj kolegoj sukcesos renovigi sian agadon.

En la nomo de Ĉeĥa Esperanto-Asocio salutis ties prezidanto d-ro Petr Chrdle. ĈEA subtenas la planon okazigi la 43an IFEF-kongreson en CSSR. Krom alia oni planas inaŭguri en la jaro 1992 - okaze de 400jariĝo de Komenio - en Františkovy Lázně reinaŭguri monumenton de la kreinto de Esperanto L.L.Zamenhof, kiu estis tie inaŭgurita jam en la jaro 1914 kiel la unua Zamenhofa monumento en la mondo, sed en 1938 ĝi estis detruita kaj forigita fare de la nazioj.

Kolego Jiří Pištora informis pri distribuado de nia revuo Internacia Fervojisto. Kolego Jaroslav David, prezidanto de TK informis pri la terminara laboro. Oni finis la kompiladon de la terminaro laŭ IIIa kaj IVa eldonoj de UIC vortaro. Li petas helpon de kompetentaj kolegoj por finordigi kaj transskribi la slipojn kun fakterminoj, por ke la vortaro estu preparita por eldono dum 1989. Kolego Jindřich Tomíšek informis pri la agado de la informa fako de la sekcio, kiu kvankam ne havante sian propran bultenon, sukcesis aperigi en IF, Starto kaj aliaj, precipe neesperantlingvaj porfervojistaj gazetoj dum la pasinta jaro sume 52 artikolojn, informojn kaj fakajn tradukaĵojn kun mencio, ke temas pri tradukoj el aŭ pere de Esperanto, populariganta tiamaniere nian lingvon inter neesperantistoj.

Sabate okazis ekskursoj, kaj vespere oni vizitis vinkelon, kie oni amuziĝis kantante, babilante kaj gustumante bonan sudmoravian vinon ĝis noktaj horoj.

Dimanĉa antaŭtagmezo estis dediĉita al komuna trarigardo de la kastelo Valtice kaj iuj historiaj partoj de la urbo.

Jindřich Tomíšek



30a IFES

Dum la periodo 28a de januaro - 4a de februaro 1989 okazos por la 30a fojo Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno. La aŭstria urbeto Mühlbach estos ĝia "sidejo". Unuopaj lokoj ankoraŭ vakas. Rapida turno al Astrid Birkbak, Rugvænget 46, DK-2750 Ballerup, Danio.

KONKURSO DE RADIO POLONIA

Okaze de la 70a datreveno de la reakiro de sendependeco fare de Pollando, kio okazis en 1918, RADIO POLONIA anoncas konkurson kaj invitas vin tutkore partopreni ĝin. Gusta respondo al almenaŭ unu demando rajtigas partopreni en la lotado de multaj objektaj premioj, inter kiuj troviĝas E-libroj, sonkasetoj kun E-kanzonoj kaj voĉo de la kreinto de la internacia lingvo k.a.

La fina tago de la forsendado de la respondoj pasos la 15an de decembro 1988 (decidas la dato de la poŝta stampo).

La anonco de la rezultoj de la konkurso okazos la 31an de januaro 1989.

Kaj jen la konkursaj demandoj:

1. Kion vi scias kaj kion vi eksciis pri la reakiro de la sendependeco fare de Pollando en 1918 el la elsendoj de Radio Polonia?
2. Kian rolon en la historio de Pollando ludis la eminenta artisto kaj politikisto Ignacy Jan Paderewski?

La konkursaĵojn oni sendu laŭ la adreso:
RADIO POLONIA, Esperanto-Redakcio,
PL-00-950 Varsovio - P.O.Box 46.

Sur la koverto bonvolu aldoni la kromnoton "KONKURSO".

ESPERANTO '88

Internacia konferenco por la evoluo de Esperanto en Iberoameriko okazas de la 30a de novembro ĝis la 2a de decembro 1988 en la kuba ĉefurbo Havano.

La prezenta programkajereto diras, ke en "Esperanto '88" alternos kantoj kaj diskutoj, prelegoj kaj vizitoj al historiaj aŭ turismaj lokoj, laborkunsidoj kaj amikaj renkontiĝoj. Dum "Esperanto '88" regos oportuna etoso por interŝanĝi ideojn, informojn, spertojn kaj trovi vojojn al fruktodona kunlaborado.

Imponan aŭspiciantaron oni akiris, i a UEA, kuba Esperanto-Asocio, Akademio de Sciencoj de Kubo kaj Ministerio pri kulturo.

\- - -

Kiu el niaj legantoj povos mallonge raporti pri la konferenco kaj pri la fervojoj de Kubo?

FERVOJA KORESPONDA SERVO

J.Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

ENHAVO

41a IFK (IFEF-kongreso) 83
Postkongreso 84
TK-informoj 85
Limigo de perturbaj efikoj 85
Fervoja tunelo en Rotterdam 87
Ferbetonŝpaloj 87
Trajnekskurso en Rotterdam 89
Rapidecrekordo 89
Submara tunelo 90
IFEF kaj la radio 90
Bulgaraj Stataj Fervojoj 100jaraj 91
Trakcio kun tradicio 91
GDR-prospektoj 92
D-ro Bácskai en UEA 93
Muzeoj 93
Nordia kunveno 94
Eldonaĵoj el Jugoslavio 94
Jarkonferenco en CSSR 95

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en januaro, estas 10.12.1988.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.